

Automotive, USB: non bastano i dati positivi e la revisione delle regole UE. Servono un rifinanziamento straordinario del settore, riduzione dell'orario a parità di salario e un piano nazionale per le competenze



Nazionale, 14/07/2026

Nel corso del tavolo automotive convocato oggi al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, USB ha preso atto del recupero produttivo illustrato da Stellantis per il 2026 e di alcuni elementi positivi contenuti nella nuova impostazione del Governo.

Il sostegno agli investimenti, alla ricerca e alla riconversione della componentistica, così come l'iniziativa italiana per modificare le regole europee, rappresentano elementi importanti. Non possono però essere utilizzati per considerare superata la crisi strutturale dell'automotive italiano.

Il confronto con il 2025, anno segnato da una caduta produttiva eccezionale, non basta per parlare di rilancio. Servono impegni verificabili, stabilimento per stabilimento, su nuovi modelli, volumi, investimenti, occupazione e coinvolgimento della filiera nazionale.

Gli interventi delle Regioni Molise e Lazio hanno evidenziato con particolare forza la condizione di Termoli e Cassino, che continuano a essere privi di una prospettiva industriale adeguata.

A Termoli la cancellazione della gigafactory ACC ha lasciato un vuoto strategico che le produzioni ibride annunciate non sono in grado di colmare. A Cassino continuano a mancare nuovi modelli, volumi sufficienti e un percorso concreto di rilancio. Non è accettabile che alcuni stabilimenti e interi territori restino ai margini del Piano Italia mentre il gruppo presenta dati complessivi in miglioramento.

USB considera utile il confronto sulla neutralità tecnologica, ma ribadisce che la revisione delle regole europee non può sostituire una politica industriale. Anche ottenendo maggiore spazio per l'ibrido, i biocarburanti e gli e-fuel, la trasformazione verso elettrificazione, software, batterie ed elettronica proseguirà, perché è determinata dalla competizione industriale mondiale e dalla crescente penetrazione dei produttori asiatici.

Per difendere il settore non bastano quindi nuove regole: servono politiche industriali e finanziarie di carattere straordinario. Il Fondo automotive è stato progressivamente depauperato, proprio mentre la crisi della produzione e della componentistica richiederebbe risorse aggiuntive e una programmazione pluriennale. Occorre ripristinare integralmente le somme sottratte e procedere a un rifinanziamento straordinario, destinato alla salvaguardia e alla trasformazione della capacità produttiva nazionale.

Le risorse devono sostenere investimenti aggiuntivi, ricerca, innovazione e riconversione delle imprese, ma anche garantire continuità produttiva alle aziende della componentistica che rischiano di non arrivare nelle condizioni economiche necessarie per accedere ai futuri bandi.

Ogni finanziamento pubblico deve essere subordinato a condizioni vincolanti su occupazione, localizzazione delle produzioni, qualità del lavoro, mantenimento dei siti e coinvolgimento della filiera italiana. In caso di delocalizzazione, riduzione degli organici o mancato rispetto degli impegni, deve essere prevista la restituzione delle risorse.

Al tavolo è rimasto inoltre troppo marginale il tema delle politiche per l'occupazione. La transizione non può continuare a essere gestita esclusivamente attraverso cassa integrazione, uscite incentivate e riduzioni strutturali degli organici.

Per USB, la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario deve diventare uno degli strumenti centrali della transizione industriale. Il Governo deve sostenere, anche economicamente, accordi aziendali e di filiera finalizzati a redistribuire il lavoro, evitare licenziamenti e preservare le competenze presenti negli stabilimenti.

Accanto a questo serve un piano nazionale di formazione e riconversione delle competenze dei lavoratori dell'automotive. La trasformazione tecnologica non può essere affidata alle singole imprese o a interventi frammentari: occorre una programmazione pubblica che coinvolga aziende, organizzazioni sindacali, università, centri di ricerca, sistema della formazione e Regioni, garantendo ai lavoratori formazione effettiva e continuità salariale.

Anche l'ingresso di produttori stranieri e le possibili partnership industriali possono essere valutati soltanto se portano in Italia ricerca, progettazione, componentistica, produzione completa e occupazione qualificata, e non semplici attività di assemblaggio di tecnologie sviluppate altrove.

I dati positivi del 2026 rappresentano un segnale, non ancora una soluzione. Il rilancio dell'automotive si misurerà sulla capacità di garantire una prospettiva a tutti gli stabilimenti, a partire da Termoli e Cassino, di difendere la componentistica e di accompagnare la trasformazione con risorse straordinarie, riduzione dell'orario, tutela dei salari e riconversione delle competenze.

USB Lavoro Privato – Categoria Nazionale dell'Industria